रजिस्ट्री सं० डी० एल०-33004/99 REGD. NO. D. L.-33004/99

भारत का राजपत्र
The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY
भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4
प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 183] नई दिल्ली, मंगलवार, जून 17, 2014/ज्येष्ठ 27, 1936
No. 183] NEW DELHI, TUESDAY, JUNE 17, 2014/JYAISTHA 27, 1936

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 13 जून 2014

सं.टीएएमपी/9/2013-वीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 के अंतर्गत प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, डॉक एरिया (गोदी क्षेत्र) के परिसर से आयात सामान्य कार्गो/परियोजना कार्गो न हटाये जाने पर दंड लगाने के लिए विशाखापत्तनम् पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव को, इसके साथ संलग्न आदेश के अनुसार, एततद्वारा निपटाता है ।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं.टीएएमपी/9/2013-वीपीटी

विशाखापत्तनम् पत्तन न्यास --- आवेदक

गणपूर्ति

(i). श्री टी.एस. बालासुब्रमणियन, सदस्य (वित्त)

(ii). श्री सी.बी. सिंह, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(मई 2014 के 20वें दिन पारित)

यह प्रकरण, डॉक एरिया (गोदी क्षेत्र) के परिसर से आयात सामान्य कार्गो/परियोजना कार्गो न हटाए जाने पर दंड लगाने के लिए विशाखापत्तनम् पत्तन न्यास (वीपीटी) द्वारा दाखिल किये गये प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. वीपीटी ने, दिनांक 31 जनवरी 2013 के अपने पत्र के जरिए गोदी क्षेत्र के परिसर के अंदर प्रदत्त स्टेकिंग क्षेत्र से आयात सामान्य कार्गो/परियोजना कार्गो को न हटाए जाने के लिए दंड लगाने हेतु प्रस्ताव किया है। वीपीटी द्वारा, इस संबंध में उठाए गए मुख्य बिंदु, नीचे संक्षेप में दिये गए है:

(i). पत्तन के उपयोगकर्त्ताओं को, जो आयात सामान्य कार्गो/परियोजना कार्गो का प्रहस्तन करते हैं, यह सुझाव दिया गया है कि वे गोदी क्षेत्र परिसर के अंदर प्रदत्त स्टेकिंग क्षेत्र से कथित कार्गो को तुरंत हटा दिया करें।

(ii). इस प्रकार के कार्गो को न हटाए जाने से गोदी क्षेत्र में भीड़-भाड़ हो गई है एवं गोदी क्षेत्र के अंदर आने-जाने वाले भारी वाहनों के निर्बाध आवागमन में रुकावट आ रही है। आज की तारीख में, (गोदी क्षेत्र की) जमीन पर रखा आयात सामान्य कार्गो/परियोजना कार्गो 7,**350** पैकेज़स/36420 मीट्रिक टन्स है।

(iii). भीड़-भाड़ कम करने के लिए, आयातकों/प्रहस्तन एजेन्टों के साथ 12 जुलाई 2012, 20 जुलाई 2012 और 1 अगस्त 2012 को शृंखलाबद्ध रूपसे मीटिंग ली गई थी। प्रहस्तन एजेंटों के साथ मीटिंग के दौरान, अर्थ दंड लगाने हेतु निम्नलिखित प्रस्ताव पर चर्चा की गई थी:

क्रं सं.	अवधि	वर्णन
01.	01 दिन से 10 दिनों के लिए (परिपत्र जारी करने के 7 दिनों बाद)	दरमान के अनुसार नि:शुल्क दिन
02.	11 दिनों से 25 दिनों तक	दरमान के अनुसार प्राभार एक ही गुना प्रभार वसूल किया जाएगा।
03.	26 दिनों से 40 दिनों तक	दरमान के अनुसार 05 गुना
04.	41 दिनों से 55 दिनों तक (15 दिन)	दरमान के अनुसार 10 गुना
05.	55 दिनों से आगे	दरमान के अनुसार 10 गुना

(iv). प्रस्तावित दंड लागू करने से पहले, सभी आयातकर्त्ता/प्रहस्तन एजेंटों को गोदी क्षेत्र से कार्गो निकासी के लिए एक सप्ताह का समय दिया जाएगा। अनुबद्ध निर्धारित समय के बाद, प्रस्तावित अर्थ दंड 1 अगस्त 2012 से लगाया जाने लगेगा।

(v). तदनुसार, मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.17.1। से 2.17.3 के प्रावधानों के अनुसार, अपेक्षित मामलों में प्रस्तावित दंड को तदर्थ आधार पर लागू करने हेतु पत्तन द्वारा दिनांक 25 जनवरी 2013 को एक परिपत्र जारी किया गया था।

2.2. तदनुसार, पत्तन ने प्रस्तावित दंड प्रभारों को अनुमोदन प्रदान करने और अधिसूचित करने का अनुरोध किया है।

3. इस संबंध में, दिनांक 12 फरवरी 2013 के हमारे पत्र के जरिए निम्नलिखित बिंदुओं को वीपीटी के ध्यान में लाया गया था:

(i). 2005 के मार्गदर्शियों की धारा 2.17.1 से 2.17.3 के अनुसार, अधिसूचित दरमान में जब किसी एक सेवा/कार्गो हेतु कोई विशिष्ट दर मौजूद नहीं होती है, (तब) पत्तन एक उपयुक्त प्रस्ताव दाखिल कर सकता है। प्रस्ताव दाखिल करने के साथ-साथ, प्रस्तावित दर, अंतिम दर अधिसूचित किए जाने तक, तदर्थ आधार पर लगाई/वसूल की जा सकती है। अंतरिम अवधि के दौरान प्रचलित की जाने वाली दर, तुलनात्मक/सादृश्य सेवाओं/कार्गो हेतु अधिसूचित प्रशुल्कों के आधार पर प्राप्त की जानी चाहिए; और, इस (दर) पर पत्तन/टर्मिनल और संबधित उपयोगकर्त्ताओं के बीच परस्पर सहमति होनी चाहिए।

(ii). देखा गया है कि वीपीटी के दिनांक 31 जनवरी 2013 के पत्र के माध्यम से इस प्राधिकरण को अग्रेषित दिनांक 1 अगस्त 2012 की बैठक के कार्यवृत्त में गोदी क्षेत्र के परिसर से आयात सामान्य कार्गो/परियोजना कार्गो न हटाए जाने के लिए वीपीटी द्वारा प्रस्तावित अर्थ-दंड प्रभार लगाने के लिए उपयोगकर्त्ताओं की सहमति नही है।

अतएव, वीपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह मार्गदर्शियों का अनुपालन करे और संबद्ध उपयोगकर्त्ताओं की सहमति प्रस्तुत करे। वीपीटी को यह भी सूचित किया गया था कि मार्च 2005 के मार्गदर्शियों का अनुपालन न करने पर, तदर्थ आधार पर दंड प्रभारों की वसूली के लिए अनुमोदन देना इस प्राधिकरण के लिए संभव नाही होगा।

4.1. चूंकि पत्तन ने उपयोगकर्त्ताओं की सहमति प्रस्तुत नही की थी, इसलिए दिनांक 22 फरवरी 2013 के हमारे पत्र के माध्यम से पत्तन से दोबारा अनुरोध किया गया था कि वह उपयोगकर्त्ताओं की अपेक्षित सहमति प्रस्तुत करे । पत्तन ने कहा था कि, चूंकि यह प्रस्ताव दंड वसूल करने से संबंधित है, व्यापार जगत इसका विरोध करेगा और इसलिए उनकी सहमति हासिल करना संभव नही होगा।

4.2. वीपीटी द्वारा अग्रेषित 25 जनवरी 2013 के परिपत्र सं. 366 (दिनांक 31 जनवरी 2013) का पैराग्राफ 3 कहता है कि गोदी क्षेत्र में लंबे समय से पड़े हुए कार्गो की त्वरित निकासी के संबंध में कोई सकारात्मक रूख नही है। इसलिए, वीपीटी ने एक अंतिम दंडात्मक उपाय के तौर पर निर्णय लिया है कि, गोदी क्षेत्र से **कन्साइन्मैट** हटाने के लिए, परिपत्र जारी करने की तिथि अर्थात 31 जनवरी 2013 से एक सप्ताह समय प्रदान करने के बाद, निम्नलिखित अर्थ दंड वसूल किया जाएगा:

क्रं सं	सामान्य कार्गो	परियोजना कार्गो	वर्णन
1.	1ले दिन से 5वें दिन तक	1ले दिन से 10वें दिन तक	दरमान के अनुरूप नि:शुल्क अवधि
2.	6टे दिन से 25वें दिन तक	11वे दिन से 25वें दिन तक	दरमान के अनुरूप एक गुना प्रभार वसूल किया जाएगा।
3.	26वें दिन से 40वें दिन तक	26वें दिन से 40वें दिन तक	दरमान के अनुरूप 5 गुना
4.	41वें दिन से 55वें दिन तक	41 वें दिन से 55वें दिन तक	दरमान के अनुरूप 10 गुना
5.	55वें दिन के बाद	55वें दिन के बाद	दरमान के अनुरूप 10 गुना

परिपत्र में यह उल्लेख किया गया है कि परिपत्र 1 अगस्त 2012 से प्रभावी है।

4.3. उपरोक्त संदर्भ में, वीपीटी के प्रचलित दरमान में नि:शुल्क अवधि और विलंब शुल्क दर्शानेवाली अनुसूचियाँ, जो क्रमशः अनुसूची 4.6.1. और 4.6.2. पर प्रदत्त हैं और जैसाकि आयात सामान्य कार्गो और परियोजना कार्गो पर लागू होगी, नीचे पुनःप्रस्तुत की गई है:

***4.6.1.* पारगमन (ट्रांसिट) आवास में नि:शुल्क भंडारण अवधि**

	विवरण	नि:शुल्क अवधि
1.	आयात कार्गो *i.* आयात कार्गो *ii.* परियोजना कार्गो	 *5* दिन *10* दिन
2.	निर्यात कार्गो	*30* दिन

***4.6.2.* विलंब प्रभार:**

मद सं.	विवरण	देय प्रभार
1.	नि:शुल्क अवधि की समाप्ति के बाद पहले 6 दिनों के लिए	₹ *18.00* प्रति टन /घन. मी यां उसका अंश प्रति तीन दिन यां उसका अंश के लिए
2.	अगले छः दिनों के लिए	₹ *36.00* प्रति टन /घन. मी यां उसका अंश प्रति तीन दिन यां उसका अंश के लिए
3.	उसके बाद	₹ *18.00* प्रति टन /घन. मी यां उसका अंश प्रति तीन दिन यां उसका अंश के लिए

4.4. इस प्रकार, यह देखा गया है कि वीपीटी ने दिनांक 31 जनवरी 2013 के अपने प्रस्ताव के विवरण में कहा है कि नि:शुल्क दिन वीपीटी के दरमान के अनुरूप लागू होंगे किंतु प्रस्तावित दंड शुल्क को सामान्य आयात कार्गो और परियोजना कार्गो बीच, इस पर गौर करते हुए कि प्रचलित दरमान में दोनों कार्गो समूहों के लिए अलग अलग नि:शुल्क अवधि निर्धारित है, विभाजित नहीं किया है । संक्षेप में, दिनांक 31 जनवरी 2013 के प्रस्ताव में, 10 दिनों की नि:शुल्क अवधि के उपरांत दोनों कार्गो समूहों के लिए दंड वसूली हेतु अवधि समान रूप से प्रस्तावित है हालाँकि इस प्रकार का विभाजन, व्यापार जगत को जारी किए गए दिनांक 25 जनवरी 2013 के परिपत्र में, जैसाकि उपरोक्त पैरा 4.3. कहा गया है, उपलब्ध है।

5.1. इस दरम्यान, प्रदत्त परामर्शी प्रक्रिया का अनुसरण करते हुए, वीपीटी से प्राप्त दिनांक 31 जनवरी 2013 के प्रस्ताव की एक प्रति, उनकी टिप्पणी मांगते हुए, सम्बद्ध उपयोगकर्त्ताओं / उपयोगकर्त्ता संगठनों को परिचालित की गई थी। मेसर्स एमबी पावर (मध्य प्रदेश) लिमिटेड, जीएमआर छत्तीसगढ़ एनर्जी लिमिटेड और लैंकों अमरकंटक पावर लिमिटेड ने वीपीटी द्वारा प्रस्तावित दंड पर अपनी टिप्पणियाँ प्रस्तुत की है। मेसर्स एमबी पावर (मध्य प्रदेश) लिमिटेड, जीएमआर छत्तीसगढ़ एनर्जी लिमिटेड और लैंकों अमरकंटक पावर लिमिटेड से प्राप्त टिप्पणियों को प्रतिपूरक जानकारी के रूप में वीपीटी को भेज दिया गया था। वीपीटी ने, निरंतर याद दिलाने के बावजूद, इन उपयोगकर्ताओं की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणी नहीं दी है।

5.2. यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि, संयुक्त सुनवाई समाप्त होने के बाद, मेसर्स एमबीपीएल ने अपने बिन्दुओं को दोहराते हुए दोबारा टिप्पणी प्रस्तुत की है। वास्तविक रूप में, अन्य दो उपयोगकर्त्ताओं द्वारा प्रस्तुत टिप्पणियाँ भी इसी प्रकार है। हालांकि वीपीटी ने उपयोगकर्त्ताओं द्वारा प्रस्तुत टिप्पणियों पर पृथक रूप से अपनी टिप्पणी नहीं दी है, इसने अन्य उपयोगकर्त्ताओं द्वारा उठाए गए बिन्दुओं को भी संबोधित करते हुए, दिनांक 20 दिसंबर 2013 के अपने पत्र के माध्यम से एमबीपीएल की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणी, प्रस्तुत की।

6.1. प्रस्ताव की प्रारंभिक छानबीन के आधार पर, दिनांक 5 मार्च 2013 के हमारे पत्र के माध्यम से वीपीटी से कुछ बिंदुओं पर अतिरिक्त जानकारी /स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। वीपीटी ने दिनांक 5 अप्रैल 2013 के अपने पत्र के जरिये जवाब दिया है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और वीपीटी द्वरा प्रस्तुत जवाब का सारांश नीचे तालिका में दिया गया है:

क्रं सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	वीपीटी द्वरा प्रस्तुत जवाब
(i)	वीपीटी, प्रस्तावित अर्थ दंड स्लैब ढांचा का आधार प्रस्तुत करे।	(क) प्रचलित दरमान में, सामान्य/परियोजना कार्गो के संबंध में, निर्धारित नि:शुल्क अवधि की समाप्ति के बाद विलंब प्रभार वसूल किये जाने के लिए प्रावधान पहले से ही मौजूद है। कथित प्रावधान की उपस्थिति के बावजूद, आयातक/प्रहस्तन एजेंट्स अपने कार्गो नहीं निकाल रहे है बल्कि वे कार्गो को महीनों तक गोदी क्षेत्र में ही रहने दे रहे हैं। (ख) इससे, गोदी क्षेत्र में भीड़-भाड़ बढ़ रही है और गोदी क्षेत्र के भीतर भारी वाहनों के आवागमन में बाधा हो रही है। (ग) ट्रांसिट (पारगमन) क्षेत्र की कमी के कारण, कुछ पोत पड़ोसी पत्तन की ओर जा रहे हैं। (घ) इसलिए, आयातक / प्रहस्तन एजेंटों के साथ अनेक बैठकें लेने के बाद, प्रचलित दरमान में मौजूद (दंड) के अलावा, इसने प्रस्तावित उच्चतर दंड स्लैब संरचनाएं तैयार की हैं, ताकि कुछ अनुशासन लाया जासके और गोदी क्षेत्र से कार्गो निकासी हेतु छोटी समय सीमा का पालन किया जा सके।
(ii)	वीपीटी, इन अर्थ दंड प्रभारों के जरिए प्राप्त होने वाला वार्षिक अतिरिक्त राजस्व, परिकलनों के साथ, प्रस्तुत करे।	(क) पत्तन का उद्देश्य प्रस्तावित प्रभारों के जरिए कोई अतिरिक्त राजस्व प्राप्त करना नहीं बल्कि कार्गो की त्वरित निकासी सुनिश्चित करना है इससे पत्तन सीमित क्षेत्र के जरिए ही अधिक

		पोतों का प्रहस्तन कर सकेगा और प्रदत्त सीमित स्थान से अधिक कार्गो थ्रूपुट हासिल कर सकेगा। (ख) यह उल्लेख करना आवश्यक होगा कि, पत्तन, आयातकों एवं निर्यातकों के लिए सुविधा उपलब्ध करवाता है और पत्तन प्रचालनों के लिए ट्रांसिट (पारगमन) क्षेत्र महत्वपूर्ण है। अतएव, नि:शुल्क अवधि की समाप्ति के बाद भी, इस (क्षेत्र) का उपयोग स्टेकिंग/ भंडारण क्षेत्र के रूप में किया जाना पत्तन प्रचालनों पर बेहद प्रभावित कर रहा है। (ग) भीड़-भाड़ की समस्या पर बात करने हेतु आयातकों और उनके प्रहसन एजेंटों के साथ अनेक बैठकें ली गई थीं, किंतु किसी ने भी वीपीटी के अनुरोध पर ध्यान नहीं दिया है। इसलिए, वीपीटी ने दंडात्मक प्रावधान लागू करने का निर्णय लिया है जो आयातकों/प्रहस्तन एजेन्टों को उपलब्ध पारगमन क्षेत्र का इष्टतम उपयोग करने की दिशा में प्रेरित/प्रोस्ताहित करेगा। (घ) यह भी सूचित करना है कि दंडात्मक विलंब प्रभारों के जरिए प्राप्त की जाने वाली अतिरिक्त आय का अनुमानन इस समय नहीं लगाया जा सकता है, क्योंकि वह दंडात्मक प्रावधानों को अमल किए जाने के बाद कार्गो के पड़ाव समय पर निर्भर रहेगा जिसका अंदाज़ फिलहाल नहीं लगाया जा सकता है।
(iii)	ध्यान हो कि वीपीटी ने अपने दरमान के सामान्य संशोधन हेतु अपना प्रस्ताव दाखिल किया है। तदनुसार वीपीटी यह पुष्टि करे कि पत्तन द्वारा 2013-14 से 2015-16 तक के वर्षों के लिए तैयार किए गए आय अनुमानन में, दंडात्मक भंडारण प्रभारों के जरिए पत्तन को प्राप्त होने वाली अतिरिक्त आय को भी शामिल किया गया है।	उपरोक्त मद (2) पर दी गई हमारी टिप्पणियों पर गौर करते हुए, आय अनुमानों में दंडात्मक प्रभारों की वसूली के जरिए प्राप्त होने वाली आय को शामिल करने का प्रश्न ही नहीं उठता ।
(iv)	वीपीटी ने दिनांक 31 जनवरी, 2013 के अपने पत्र में कहा है कि कार्गो का ट्रांसिट (पारगमन) समय असाधारण रूप से बढ़ गया है परिणामस्वरूप भीड़भाड़ बढ़ गई है। इस संदर्भ में, वीपीटी, पिछले तीन वर्षों के दौरान गोदी क्षेत्र से कार्गो नहीं हटाए जाने के कारण घटी भीड़भाड़ घटनाओं की संख्या, कार्गो नहीं हटाए जाने के लिए कारण भी देते हुए, प्रस्तुत करें। .	(क) पिछले 3 वर्षों के महीना-वार सामान्य/परियोजना कार्गो की भूमि पर स्टॉक स्थिति प्रस्तुत की गई है। (ख). विवरणी से यह साफ-साफ स्पष्ट होता है कि वर्ष 2010-11 में, किसी भी एक समय, भूमि पर स्टॉक 14087 मीट्रिक टन से अधिक नहीं था, जबकि वर्ष 2011-12 में, मई, 2011 में भूमि पर स्टॉक 58061 मीट्रिक टन तक पहुँच गया था। वर्ष 2012-13 में भी, मई, 2012 के दौरान सामान्य कार्गो का अधिकतम भूमि पर स्टॉक 54823 मीट्रिक टन है। (घ) इस प्रकार, यह स्पष्ट है कि आयातकों द्वारा परियोजना/ सामान्य कार्गो नहीं हटाए जाने के कारण, (कार्गो) संचय चरम स्तर अर्थात् 54823 मीट्रिक टन तक पहुँच गया है।
(v)	वीपीटी ने दिनांक 25 जनवरी, 2013 के अपने परिपत्र में कहा है कि यदि आयातक /निकासी एवं मालवाहक एजेन्ट्स (सी एवं	कार्गो की नीलामी नहीं की जा स्की थी क्योंकि कुछ आयातक/ प्रहस्तन एजेंट्स समय-समय पर दरमान के अनुसार विलब प्रभारों का भुगतान करते रहे हैं। तथापि, वे अपने कार्गो को, यह कारण

	एफ़ एजेन्ट्स) कार्गो को गोदी क्षेत्र से हटाने में असफल रहेंगे तो, एमपीटी अधिनियम 1963 की धारा 61 एवं 62 के प्रावधानों के अनुरूप सार्वजनिक नीलामी के माध्यम से कार्गो बेच दिया जाएगा। इस संदर्भ में, वीपीटी सूचित करे कि क्या इस प्रसंग में पत्तन द्वारा अब तक कोई नीलामी प्रक्रिया प्रारंभ की गई है?	बताते हुए कि सीमाशुल्क दस्तावेज़ लंबित है, नहीं हटा रहे हैं।
(vi)	वीपीटी यह पुष्टि करे कि क्या प्रस्तावित दंडात्मक भंडारण प्रभार केवल 'परियोजना कार्गो' पर ही लागू होंगे और आयात सामान्य कार्गो पर लागू नहीं होंगे क्योंकि दंडात्मक भंडारण स्लैब ढांचे में प्रदत्त 10 दिन की नि:शुल्क अवधि केवल परियोजना कार्गो से ही संबंधित है।	प्रस्तावित दंडात्मक प्रभार दोनों पर अर्थात् सामान्य कार्गो के साथ- साथ परियोजना कार्गो पर भी लागू होंगे । इस संबंध में जारी किया गया परिपत्र स्वयं स्पष्टकारी है।
(vii)	वीपीटी दरमान में शामिल करने के लिए प्रावधान का मसौदा और उसे शासित करने वाली शर्तें, प्रस्ताव, प्रस्तुत करे।	(क) इसके परिपत्र सं. 366 दिनांक 31 जनवरी, 2013 के जवाब में, कुछ आयातकों/प्रहस्तन एजेंटों ने अभ्यावेदन दिया है कि या तो प्रस्तावित अर्थ दंड की वसूली रोके अथवा गोदी क्षेत्र से कार्गो हटाने के लिए प्रदत्त समय सीमा बढ़ा दें । (ख) उनके अनुरोधों पर गौर करते हुए, पत्तन कार्यकारी समिति की बैठक में यह निर्णय लिया गया था कि गोदी क्षेत्र से सामान्य /परियोजना कार्गो को हटाने के लिए उन्हें कुछ अधिक समय दिया जाए। (दिनांक 21 मार्च, 2013 की बैठक की अहस्ताक्षरित कार्यवृत्त प्रति संलग्न है।) (ग) तदनुसार, परिपत्र सं. 366-क दिनांक 22 मार्च, 2013 (प्रति संलग्न) गोदी क्षेत्र से कार्गो हटाने के लिए 15 अप्रैल, 2013 तक समय देते हुए, जारी किया गया था। (घ) जैसाकि विषयगत प्रस्ताव प्रचलित दरमान में उल्लिखित दरों से अधिकतम 10 गुना तक का अर्थ दंड लगाने के लिए है, व्यापार जगत इसका विरोध कर सकता है। इसलिए, उनकी पूर्ण सहमति प्राप्त करना संभव नही होगा। दूसरी ओर यदि अर्थ दंड की वसूली नहीं की जाएगी तो, गोदी क्षेत्र से, जो पहले ही कार्गो से भरा हुआ है, कार्गो को त्वरित गति से हटाना बिलकुल संभव नहीं होगा। (ङ) उपर्युक्त पर ध्यान देते हुए, प्राधिकरण से अनुरोध किया जाता है कि वह निम्नलिखित शर्तों और दरों के अनुसार अर्थ दंड अनुमोदित करे और अधिसूचित करे: "4.6.2.(ख): <u>आयात सामान्य / परियोजना कार्गो हेतु विलंब प्रभार:</u> विलंब प्रभार आयात सामान्य / परियोजना कार्गो पर निम्न प्रकार से लागू किए जाते हैं:

क्र. सं.	सामान्य कार्गो	परियोजना कार्गो	वर्णन
1.	1ले दिन से 5वें दिन तक	1ले दिन से 10वें दिन तक	दरमान के खंड 4.6.1. के अनुरूप नि:शुल्क अवधि
2.	6टे दिन से 25वें दिन तक	11वें दिन से 25वें दिन तक	दरमान के खंड 4.6.2. अनुरूप एक ही गुना प्रभार वसूल किए जाएगा।
3.	26वें दिन से 40वें दिन तक	26वें दिन से 40वें दिन तक	दरमान के खंड 4.6.2. में उल्लिखित दरों का 5 गुना
4.	41वें दिन से आगे	41वें दिन से आगे	दरमान के खंड 4.6.2. में उल्लिखित दरों का 10 गुना

"

उपर्युक्त के अलावा, प्रचलित दरमान के खंड 4.6.2. का उप-शीर्षक अर्थात "निर्यात / आयात कार्गो पर विलंब प्रभार" को भी संशोधित करे और "आयात सामान्य / परियोजना कार्गो को छोड़कर निर्यात / आयात कार्गो हेतु विलंब शुल्क" के रूप में अधिसूचित करे।

6.2. वीपीटी ने, (हमारे द्वारा) उठाए गए प्रश्नों पर प्रतिक्रिया प्रस्तुत करते हुए, परिपत्र सं. 366-क दिनांक 22 मार्च, 2013 की एक प्रति अग्रेषित की है , जिसकी एक प्रति दिनांक 5 अप्रैल, 2013 के इसके जवाब के साथ अनुलग्नक-III के रूप में संलग्न है। व्यापार जगत को जारी किया गया कथित परिपत्र आयातकों और प्रहस्तन एजेंटों को 15 अप्रैल, 2013 के पहले या उस तिथि तक (उनके) कार्गो को हटाने के लिए अनुमति प्रदान करता है, जिसके बाद (अर्थात 15 अप्रैल, 2013 के बाद) पत्तन अर्थ दंड लगाने का प्रस्ताव करता है (प्रभार्य अर्थ दंड दिनांक 31 जनवरी, 2013 के इसके परिपत्र के मुताबिक ही होगा)। परिपत्र कहता है कि प्रस्तावित प्रभार, 22 मार्च, 2013 के गोदी क्षेत्र में पड़े सभी आयात सामान्य / परियोजना कार्गो पर लागू होगा और परिपत्र की तिथि के बाद अर्थात 23 मार्च, 2013 और उसके बाद पत्तन में उतारे गए परियोजना/ सामान्य कार्गो पर प्रस्तावित अर्थ दंड सीधा लागू किया जाएगा।

7.1. इस प्रकरण में 20 सितंबर, 2013 को वीपीटी परिसर में संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, वीपीटी और सम्बद्ध उपयोक्ता / संगठन निकायों ने अपने-अपने पक्ष रखे।

7.2. संयुक्त सुनवाई में, अधिकतर उपयोक्ताओं ने प्रस्तावित अर्थ दंड का विरोध किया और यह भी उल्लेख किया कि परियोजना कार्गो हेतु मौजूदा 10 दिनों की नि:शुल्क अवधि बहुत ही कम है।

7.3. इस संबंध में, जैसाकि संयुक्त सुनवाई में वीपीटी ने स्वीकार किया है, वीपीटी से अनुरोध किया गया था कि उपयोक्ताओं के अनुरोध का अध्ययन किया जाए, और प्रस्तावित अर्थ दंड को कम किए जाने की संभावना पर विचार किया जाए। वीपीटी से यह अनुरोध भी किया गया था कि क्या प्रस्तावित शुल्क को भावी प्रभाव से लागू कि जा सकता है।

7.4. वीपीटी ने दिनांक 26 फरवरी, 2014 के अपने पत्र के जरिए अपना जवाब प्रस्तुत किया है। वीपीटी ने कहा है कि प्रस्तावित अर्थ दंड को कम करना संभव नही है। वीपीटी ने प्रस्तावित लेवी को पूर्वव्यापी प्रभाव दिये जाने हेतु किया गया अपना अनुरोध दोहराया है।

8.1. एमबीपीएल ने संयुक्त सुनवाई के बाद, दिनांक 4 अक्तूबर, 2013 के अपने पत्र के जरिए विषयगत प्रस्ताव पर अपनी अतिरिक्त टिप्पणी प्रस्तुत की है, जिसकी एक प्रति वीपीटी को इसकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित की गई थी।

वीपीटी ने दिनांक 20 दिसंबर, 2013 के अपने पत्र के जरिए एमबीपीएल की टिप्पणियों पर, अपनी टिप्पणी प्रस्तुत की है।

8.2. इस प्रकार, संक्षेप में, पूर्वगत पैराग्राफों से यह देखा जा सकता है कि हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों का जवाब देते हुए और साथ ही एमबीपीएल की टिप्पणियों पर अपनी प्रतिक्रिया देते हुए, वीपीटी ने, अपने प्रारंभिक प्रस्ताव के समक्ष, निम्नलिखित संशोधन प्रस्तावित किये हैं:

(i). प्रारंभिक प्रस्ताव में, वीपीटी ने नि:शुल्क अवधि के बाद भी (गोदी में) में रखे रह गए परियोजना / आयात कार्गो हेतु, दरमान में प्रदत्त विलंब शुल्क से जोड़ते हुए, अर्थ दंड प्रभारों के लिए पृथक अनुसूची हेतु प्रस्ताव रखा था। इस बार वीपीटी ने प्रचलित विलंब शुल्क में संशोधन के रूप में प्रस्तावित अर्थ दंड की वसूली हेतु प्रस्ताव दिया है और एक पृथक अनुसूची 4.6.2.(ख) शामिल करने के लिए प्रस्तावित है जो नीचे दी गई है:

"4.6.2(ख) आयात सामान्य कार्गो / परियोजना कार्गो हेतु विलंब प्रभार:

क्रं सं.	सामान्य कार्गो	परियोजना कार्गो	विवरण
1.	1ले दिन से 5वें दिन तक	1ले दिन से 10वें दिन तक	दरमान की धारा 4.6.1. के अनुसार नि:शुल्क अवधि
2.	6टें दिन से 25वें दिन तक	11वें दिन से 25वें दिन तक	दरमान की धारा 4.6.2. के अनुसार एक गुना प्रभार वसूल किया जाएगा।
3.	26वें दिन से 40वें दिन तक	26वें दिन से 40वें दिन तक	दरमान की धारा 4.6.2. में वर्णित दरों का 5 गुना वसूल किया जाएगा।
4.	41वें दिन के बाद	41वें दिन के बाद	दरमान की धारा 4.6.2. में वर्णित दरों का 10 गुना वसूल किया जाएगा।

"

(ii). फलस्वरूप, प्रचलित दरमान में मौजूदा अनुसूची 4.6.2. का शीर्षक "निर्यात/आयात कार्गो पर विलंब प्रभार" को "आयात सामान्य कार्गो/परियोजना कार्गो छोड़कर निर्यात/आयात कार्गो हेतु विलंब प्रभार" के रूप में संशोधित करने के लिए प्रस्तावित है।

(iii). पिछली बार, वीपीटी ने दिनांक 20 दिसंबर, 2013 के अपने पत्र के माध्यम से परियोजना कार्गो हेतु नि:शुल्क अवधि को प्रचलित 10 दिन से 20 दिन तक बढ़ाने हेतु मान लिया था।

(iv). इस बदलाव के फलस्वरूप, वीपीटी ने पत्र सं. एफ़ए/कॉस्ट/एसओआर/16, दिनांक 19 नवंबर, 2013 के अपने पत्र के जरिए अपने सामान्य संशोधन प्रस्ताव के संदर्भ में मसौदा दरमान भेजते हुए, प्रचलित दरमान में परियोजना कार्गो हेतु प्रदत्त 10 दिन की नि:शुल्क अवधि को 20 दिन संशोधित कर दिया है। परिणामस्वरूप, परियोजना कार्गो की विलंब अनुसूची के पहले दो ढ़ाचों को भी उचित रूप से संशोधित कर दिया गया है जैसाकि पहले दिन से 10वें दिन की नि:शुल्क अवधि के जगह 1ले दिन से 20वें दिन तक नि:शुल्क अवधि, और दूसरे ढांचे में विलंब प्रभार 11वें दिन से 20वें दिन के स्थान पर 20वें दिन से 25वें दिन तक संशोधित कर दिया गया है, जैसाकि पत्तन ने अपने नूतन प्रस्ताव में दिया है।

9. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेख में उपलब्ध है। इस संबंध में प्राप्त टिप्पणियों तथा संबंधित पक्षकारों की दलीलों का सारसंक्षेप को अलग से संबंधित पक्षकारों को भेजा जाएगा। यह विवरण हमारी वेबसाइट **http://tariffauthority.gov.in** पर भी उपलब्ध कराया जाएगा।

10. इस प्रकरण पर प्रक्रिया किए जाने के दौरान संग्रहित सूचना कि समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है:

(i) विशाखापत्तनम् पत्तन न्यास (वीपीटी) का प्रस्ताव आयात सामान्य कार्गो और परियोजना कार्गो पर, जो लंबे समय से गोदी क्षेत्र में भंडारण किया गया है, अर्थ दंड लगाने के लिए है। वीपीटी के प्रस्ताव का मुख्य उद्देश्य

आयात परियोजना कार्गो और आयात सामान्य कार्गो को प्रदत्त समय से अधिक समय के लिए गोदी क्षेत्र में रखे जाने को हतोत्साहित करना है और यह भी सुनिश्चित करना है कि आयातक/निर्यातक पत्तन के गोदी क्षेत्र से इस कार्गो को त्वरित गति से हटाने हेतु आवश्यक कदम उठाएं।

(ii) जीएमआर छत्तीसगढ़ एनर्जी लिमिटेड (जीसीईएल), एमबी पावर (मध्य प्रदेश) लिमिटेड (एमबीपीएल) और लैंको अमरकंटक पावर लिमिटेड (एलएपीएल) जैसे बहुत सारे उपयोक्ताओं ने स्वयं प्रस्तावित अर्थ दंड का ही विरोध किया है। उन्होंने यह प्रस्तुत किया है कि कार्गो की निकासी हेतु अनुमेय नि:शुल्क अवधि से अधिक समय लगता है और इसके अलावा सीमाशुल्क मंजूरी, पत्तन मंजूरी जैसे दस्तावेज़ तैयार करने में भी बहुत समय लग जाता है। उन्होंने कहा है कि सीमाशुल्क मंजूरी पत्तन मंजूरी हेतु लगभग 10 कामकाजी दिन लग जाते हैं, उसके बाद ही (कार्गो की) निकासी संभव है और जिसके लिए 40 दिन आवश्यक है। अतएव, उपयोक्ताओं ने अनुरोध किया है कि वीपीटी द्वारा प्रस्तावित दर का 5 गुना अथवा 10 गुना प्रस्तावित दंडात्मक (विलंब) प्रभारों को पूर्णतः खारिज कर दिया जाए। उन्होंने, परियोजना कार्गो हेतु नि:शुल्क अवधि को 50 दिनों तक बढ़ाने के लिए भी अनुरोध किया है।

पत्तन ने अपने प्रस्ताव के समर्थन में कहा है कि सामान्य और परियोजना कार्गो के आयातक गोदी क्षेत्र में अपने कार्गो का ढेर महीनों तक लगाए रखते है जिसके परिणामस्वरूप गोदी क्षेत्र में खिकपिच हो जाती है। वीपीटी ने अपने दावे के समर्थन में आकड़े प्रस्तुत किये हैं। बताया जाता है कि पत्तन के गोदी क्षेत्र में 26 पोतों का कार्गो मौजूद है जिसमें से 6 पोतों का कार्गो वर्ष 2011 का है और 10-10 पोतों का कार्गो 2012 और 2013 में से प्रत्येक से संबंधित है। बताया गया है कि औसत ग्राउंड स्टॉक जो जनवरी 2011 में 14,**087** टन था मई 2012 महीने में बढ़कर 54,**823** टन हो गया है। वीपीटी द्वारा आयातकों / प्रहस्तन एजेंटों के साथ ली गई 12 जुलाई 2012 को और बाद में 20 जुलाई 2012 और 1 अगस्त 2012 को ली गई श्रृंकलाबद्ध बैठकों में आयातकों / प्रहस्तन एजेंटों द्वारा गोदी क्षेत्र से कार्गो हटा दिये जाने के बारे में दिये गए आश्वासनों के बावजूद पत्तन द्वारा कार्गो हटाए जाने के संबंध में कोई महत्वपूर्ण सुधार नही सूचित किया गया है। गोदी क्षेत्र में बड़े पैमाने पर कार्गो-जमाव वाहनों कि हलचल में रुकावट डालता है। इसके आगे, वीपीटी ने बताया है कि पारगमन (ट्रांसिट) क्षेत्र की कमी देखते हुए, अन्यथा वीपीटी पर आने वाले कुछ पोत, पड़ोसी पट्टनों की ओर मोड़ दिये गए हैं जिससे वीपीटी के समग्र राजस्व को बहुत हानि पहुँची है।

भूमी पत्तन का मूल्यवान संसाधन है और इसलिए (इसका) उपयोग इष्टतम ढंग से किया जाना चाहिए। जैसाकि वीपीटी ने सही ही कहा है कि, पत्तन प्रचालनों के लिए ट्रांसिट क्षेत्र बहुत ही निर्णायात्मक है और इसलिए इसका इष्टतम उपयोग किया जाना चाहिए। वीपीटी द्वारा उपलब्ध करवाये गये स्टेकिंग / भंडारण क्षेत्र का उपयोग कार्गो के पारगमन (ट्रांसिट) भंडारण हेतु ही किया जाना चाहिए, भंडारण-गृह (वेयरहाऊस) के रूप में तो बिलकुल नही। उपरोक्त स्थिति को देखते हुए, गोदी क्षेत्र से आयातित सामान्य / परियोजना कार्गो नही हटाये जाने पर अर्थ दंड लगाने के लिए वीपीटी का प्रस्ताव पर विचार किए जाना एक सशक्त मामला है।

(iii) प्रचलित दरमान में अनुसूची 4.6.1. क्रं.सं. 1(i) और 1(ii) के अंतर्गत क्रमशः सामान्य आयात कार्गो हेतु 5 दिन और आयात परियोजना कार्गो हेतु 10 दिन की नि:शुल्क अवधि प्रदान करता है। वर्तमान प्रस्ताव पर प्रक्रिया के दौरान, एलएपीएल, एमबीपीएल जैसे उपयोगकर्त्ताओं द्वारा परियोजना कार्गो हेतु प्रचलित नि:शुल्क अवधि 10 दिन से बढ़ाकर 50 दिन करने के अनुरोध को ध्यान में रखते हुए, वीपीटी ने उनका अनुरोध स्वीकार कर लिया है और नि:शुल्क अवधि को आंशिक रूप से बढ़ाना मान लिया है और परियोजना कार्गो की नि:शुल्क अवधि को प्रचलित 10 दिनों से बढ़ाकर 20 करने हेतु प्रस्ताव दिया है। उपयोगकर्त्ताओं के अनुरोध के आधार पर, वीपीटी द्वारा आयात परियोजना कार्गो की नि:शुल्क अवधि में वृद्धि हेतु किये गये प्रस्ताव को स्वीकार किया जाता है। यह देखा गया है कि नि:शुल्क अवधि में वीपीटी द्वारा प्रस्तावित वृद्धि का प्रभाव वर्तमान प्रस्ताव में नही दर्शाया गया है। तथापि, पत्तन द्वारा परियोजना कार्गो की नि:शुल्क अवधि में किया गया संशोधन इसके सामान्य संशोधन प्रस्ताव में दाखिल किये गये संशोधित मसौदा दरमान में शामिल किया गया है। तदनुसार, अनुसूची 4.6.1. के अंदर क्रं.सं. 1 (ii) पर प्रदत्त परियोजना कार्गो की नि:शुल्क अवधि को वीपीटी द्वारा किये गये प्रस्ताव

के अनुरूप 20 दिन संशोधित किया गया है। प्रस्तावित लेवी के उद्देश्य के लिए प्रस्तावित स्लैबों पर अनुवर्ती प्रभाव पर भी विचार किया गया है जिसके बारें में आनेवाले पैराग्राफों में चर्चा की गई है।

(iv) (क) वीपीटी के प्रचलित दरमान की अनुसूची 4.6.2., प्रदत्त नि:शुल्क अवधि के बाद आयात कार्गो के साथ-साथ निर्यात कार्गो पर भी लागू किए जाने वाले विलंब प्रभारों को तीन स्लैबों (पायदानों) में प्रदान करती है यथा (i) पहले छः दिनों के लिए ₹ 18.00 प्रति टन /घन. मी अथवा उसके अंश के लिए, प्रति तीन दिन अथवा उसके अंश के लिए (ii) अगले छः दिनों के लिए ₹ 36.00 प्रति टन/घन मी. अथवा उसके अंश के लिए, प्रति तीन दिन अथवा उसके अंश के लिए और (iii) इसके बाद की अवधि हेतु ₹ 18.00 प्रति टन/घन मी. अथवा उसके अंश के लिए, प्रति दिन अथवा उसके अंश के लिए।

(ख) मूल प्रस्ताव में, वीपीटी ने आयातित सामान्य कार्गो और आयातित परियोजना कार्गो पर अर्थ दंड लगाए जाने का प्रस्ताव किया था। प्रस्तावित अर्थ दंड, इसके प्रचलित दरमान की अनुसूची 4.6.2. में प्रदत्त विलंब प्रभारों से जुड़ा हुआ है। वीपीटी द्वारा सामान्य कार्गो हेतु 5 दिनों की नि:शुल्क अवधि के बाद प्रस्तावित दंडात्मक प्रभार, अर्थात 6टे दिन से 25वें दिन के स्लैब हेतु, दरमान में प्रदत्त विलंब दर का एक गुना है। वीपीटी ने अपने मूल प्रस्ताव में परियोजना कार्गो हेतु निःशुल्क अवधि को मौजूदा 10 दिन ही बरकरार रखा था और 11वें दिन से 25वें दिन के स्लैब हेतु प्रस्तावित अर्थ दंड दर, अनुसूची 4.6.2. में प्रदत्त विलंब दर का एक गुना था। वीपीटी द्वारा दोनों कार्गो समूहों के लिए 26वें दिन से 40वें दिन तक, 41वें दिन से 55वें दिन तक और 55वें दिन के आगे की अवधि हेतु अनुसूची 4.6.2. के अनुरूप प्रभार्य विलंब प्रभारों हेतु क्रमशः पांच गुना, दस गुना और दस गुना का अर्थ दंड प्रस्तावित किया गया है।

तदनंतर, वीपीटी ने अपने प्रस्ताव में संशोधन किया है जिसमें अर्थ दंड हेतु पृथक अनुसूची का प्रस्ताव करने के बजाय, इसने अर्थ दंड अनुसूची को प्रचलित विलंब अनुसूची में एक भाग के रूप में सम्मिलित कर दिया है। वीपीटी ने, अपने पिछले प्रस्ताव के स्तर पर ही अर्थ दंड को बरकरार रखते हुए, एक पृथक अनुसूची 4.6.2.(ख) –आयात सामान्य / परियोजना कार्गो हेतु विलंब प्रभार समाविष्ट करने के लिए प्रस्ताव रखा है।

समाविष्ट किए जाने के लिए प्रस्तावित कथित पृथक विलंब शुल्क अनुसूची में, वीपीटी ने, नि:शुल्क अवधि के बाद अर्थात सामान्य कार्गो हेतु 6टे दिन से 25वें दिन तक और परियोजना कार्गो हेतु 11वें दिन से 25वें दिन तक, प्रचलित विलंब प्रभारों को बरकरार रखने के लिए प्रस्ताव दिया है। दंडात्मक स्वरूप के विलंब प्रभारों को 26वें दिन के आगे, प्रचलित विलंब प्रभारों के पांच गुना और दस गुना की दर पर वसूल किए जाने के लिए प्रस्तावित है। असल में, पत्तन ने प्रस्तावित विलब अनुसूची में स्लैब्स और दरों को अपने मूल प्रस्ताव के स्तर पर ही रखा है।

वीपीटी का परिष्कृत प्रस्ताव, वीपीटी के दरमान में प्रचलित विलंब प्रभारों को संशोधित करना आवश्यक बनदेता है। इन पर कार्रवाई सामान्यतः पत्तन के दरमान के सामान्य संशोधन के समय पर की जानी है। वीपीटी ने अर्थ-दंड प्रभारों को विलंब प्रभारों से एकीकृत करने के प्रस्तावित बदलाव हेतु कोई विशिष्ट कारण नही बाताया है । तथापि, यह देखा जा सकता है कि परिष्कृत प्रस्ताव यह सुनिश्चित करने में मददगार हो सकता है कि सामान्य कार्गो/परियोजना कार्गो के एक ही पड़ाव समय के लिए, विलंब प्रभार और अर्थ दंड के रूप में दो बार प्रभारों की वसूली न हो जाए।

इसके अलावा, विलंब शुल्क दरों में एकाएक अत्यधिक वृद्धि मुख्य रूपसे अनुशासन लाने के लिए और गोदी से कार्गो हटाए जाने के लिए कमतर समय सीमाओं का अनुपालन करवाए जाने के लिए प्रस्तावित है। इस प्रस्ताव का आशय/अभीष्ट आयात सामान्य कार्गो एवं आयात परियोजना कार्गो को गोदी क्षेत्र में अधिक समय रखे जाने को हतोत्स्ताहित करना है, जो वीपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए आकड़ों के मुताबिक और पत्तन द्वारा इस कार्गो को हटाए जाने हेतु किए गए सर्व प्रयासों के बावजूद कथित रूप से बहुत समय से गोदी क्षेत्र से हटाया नहीं गया है। उपरोक्त स्थिति को देखते हुए और इस तथ्य पर विचार करते हुए कि वीपीटी के प्रस्ताव, जैसाकि बताया गया है, का उद्देश्य पत्तन के लिए

अतिरिक्त राजस्व उत्पन्न करना नहीं, यह प्राधिकरण वीपीटी के परिष्कृत प्रस्ताव को, जिसमें विलंब प्रभार अनुसूची और नि:शुल्क अवधि में बदलाव सम्मिलित हैं, स्वीकार करने के लिए तैयार है।

(v) जबकि वीपीटी ने परियोजना कार्गो की नि:शुल्क अवधि को प्रचलित 10 दिन से बढ़ाकर 20 दिन करने के लिए प्रस्ताव रखा है, इसने संशोधित विलंब अनुसूची प्रस्तुत करते समय स्लैबों में उचित समायोजन नही किया है। जैसाकि इसके पहले कहा गया था, वीपीटी ने सामान्य संशोधन प्रस्ताव के संबंध में प्रस्तुत मसौदा दरमान में, जिस पर अलग से कार्रवाई की जा रही है, आयात परियोजना कार्गो और आयात सामान्य कार्गो पर विलंब प्रभार वसूल किए जाने से संबंधित स्लैबों में आवश्यक बदलाव किया है। वीपीटी द्वारा प्रस्तावित नि:शुल्क अवधि में वृद्धि पर गौर करते हुए, परियोजना कार्गो का पहला स्लैब 1ले दिन से 20वें दिन तक नि:शुल्क अवधि के रूप में संशोधित किया गया है। परिणामस्वरूप, परियोजना कार्गो पर विलंब प्रभार वसूल किए जाने के लिए दूसरा स्लैब 21वें दिन से प्रारंभ होना चाहिए। यदि, यह मान लिया गया है कि दूसर स्लैब 21वें दिन से प्रारंभ होकर 25वें दिन को समाप्त होगा, जैसाकि वीपीटी द्वारा प्रस्ताव दिया गया है, तब विलंब की दर लागू करते समय (स्लैबों के) ओवरलैपिंग की संभावना है। प्रस्तावित अनुसूची 4.6.2. (ख) में विलंब प्रभार की उपयकट्टा के लिए, इसे प्रचलित दरमान की अनुसूची 4.6.2. से जोड़ा गया है। प्रचलित दरमान की अनुसूची 4.6.2. छः दिन के स्लैब हेतु विलंब प्रभार प्रदान करती है और इकाई दरें तीन दिन या उसका अंश के लिए प्रदत्त हैं। इस प्रकार, परियोजना कार्गो हेतु 21वें दिन से 25वें दिन तक के स्लैब में विलंब प्रभार लागू करते समय, परियोजना कार्गो के लिए स्लैबों के बीच ओवर लैपिंग की संभावना दिखाई देती है क्योंकि 21वे दिन से 25वें दिन के बीच केवल पांच दिन का अंतर होगा जबकि अनुसूची 4.6.2. में छः दिन का अंतर है। प्रस्तावित अनुसूची के कार्यान्वयन में कठिनाई से बचने के लिए, वीपीटी के प्रस्ताव में प्रदत्त 21वें दिन से 25वें दिन और 26वें दिन से 40वें दिन के स्लैबों के स्थान पर, परियोजना कार्गो के दूसरे स्लैब में 6 दिनों (शामिल करते हुए) 21वें दिन से 26वें दिन तक का और तीसरे ढ़ाचा में 27वे दिन से 40वें दिन तक का उपयुक्त समायोजन और संशोधन करना आवश्यक पाया गया है।

इसके आगे, वीपीटी द्वारा अंतिम स्लैब हेतु अर्थात 55वें दिन और उससे आगे के लिए प्रस्तावित विलंब प्रभार, अनुसूची 4.6.2. में पदत्त दर का 10 गुना है। चूंकि प्रस्तावित दर पिछले स्लैब अर्थात 41वें दिन से 55वें दिन तक (की दर) के बराबर, यह पर्याप्त होगा यदि अंतिम स्लैब को 41वें दिन और आगे जैसा बदल दिया जाए, जो वीपीटी के प्रस्ताव की भी चिंता कर लेगा।

उपरोक्त विश्लेषण की दृष्टि से और परियोजना कार्गो की नि:शुल्क अवधि में वीपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधनों के फलस्वरूप, वीपीटी के प्रस्ताव के अनुरूप, प्रचलित दरमान में अनुसूची 4.6.2.(ख) को शामिल किया जाना अनुमोदित किया जाता है बशर्ते कि स्लैब्स और दरों को सही सही प्रदर्शित किया जाए, जैसे, परियोजना कार्गो हेतु पहल ल्सेब 1ले दिन से 20वां दिन निःशुल्क, दूसरा स्लैब 21वे दिन से 26वें दिनों हेतु अनुसूची 4.6.2. में प्रदत्त दर का एक गुना, 27वें दिन से 40वें दिन तक के तीसरे स्लैब हेतु प्रदत्त दर का पांच गुना, वीपीटी के प्रस्ताव के अनुरूप अंतिम स्लैब 41वें दिन और उस के आगे हेतु अनुसूची 4.6.2. में प्रदत्त दर का 10 गुना।

हालांकि, वीपीटी ने कहा है कि वह प्रस्तावित संशोधन के जरिए अतिरिक्त राजस्व कमाने की अपेक्षा नही कर रही है, वीपीटी से अनुरोध किया जाता है कि वह स्थिति की समीक्षा करे और विलंब प्रभारों में प्रस्तावित संशोधन को प्रदत्त अनुमोदन के जरिए अर्जित होने वाले संभावित राजस्व का आकलन करें और इसके (अतिरिक्त राजस्व के) प्रभाव को अपने सामान्य संशोधन प्रस्ताव में, जो इसे अपने मूल प्रस्ताव को अद्यतन कर के दाखिल करना है, शामिल करने पर विचार करे।

(vi) मौजूदा अनुसूची 4.6.2., निर्यात/आयात कार्गो हेतु विलंब प्रभार निर्धारित करती है और निर्धारित दरें समान है। आयात सामान्य/परियोजना कार्गो पर विलंब शुल्क प्रभार से संबंधित अनुसूची 4.6.2. (ख) शामिल करने के वर्तमान प्रस्ताव में प्रस्तावित सुधार के फलस्वरूप वर्तमान दरमान में अनुसूची 4.6.2. का शीर्षक, "निर्यातयात/ आयात कार्गो पर विलंब प्रभार" "आयात सामान्य/परियोजना कार्गो को छोड़कर निर्यात/आयात कार्गो हेतु विलंब प्रभार" के रूप में संशोधित किए जाने के लिए प्रस्तावित है। इसके अलावा अनुसूची क्र. सं. 4.6.2. रहने देने के बजाय बदल कर क्र. सं. 4.6.2.(क) करते हुए प्रस्तावित संशोधन को अनुमति दे दी।

(vii) (क) दिनांक 31 जनवरी, 2013 का अपना प्रस्ताव दाखिल करते समय वीपीटी ने बताया है कि पत्तन ने, उन पोत-लदानों के लिए सामान्य और परियोजना कार्गो पर अर्थ दंड का प्रस्तावित 5 गुना और 10 गुना दंड प्रभार लगाने का प्रस्ताव करते हुए जो (गोदी क्षेत्र में) आगमन की तिथि से 26वें दिन के भीतर निकासी (क्लियर) नहीं कर दिये जाते हैं। साथ-साथ परिपत्र सं. 366 दिनांक 31 जनवरी, 2013 जारी किया है और (पत्तन ने) परिपत्र के जारी किए जाने की तिथि 31 जनवरी, 2013 से, कन्साइन्मेंट को गोदी क्षेत्र से निकासी करने के लिए एक सप्ताह का समय देते हुए, इसे 1 अगस्त, 2012 के पिछले प्रभाव से लागू कर दिया है। तद्नंतर, कार्गो हटाने के लिए समय का विस्तार (और अधिक समय) मांगने वाले और 1 अगस्त, 2012 से, पिछले प्रभाव से प्रस्तावित लेवी पर आपत्ति करने वाले उपयोक्ताओं के अनुरोध पर संबंधित उपयोक्ताओं के साथ एक और बैठक आयोजित करने के बाद, वीपीटी ने गोदी क्षेत्र से कार्गो की निकासी के लिए 15 अप्रैल, 2013 तक का समय देते हुए एक और परिपत्र सं. 366-ए दिनांक 22 मार्च, 2013 जारी किया है। इसके बाद, वीपीटी ने उपयोक्ताओं के अनुरोध पर दिनांक 7 मई, 2013 के परिपत्र के माध्यम से, 05 जून, 2013 तक उसी की लेवी को और आगे स्थगित कर दिया है। उपयोक्ताओं की टिप्पणियों से यह दिखाई देता है कि वीपीटी ने 5 जून, 2013 से तदर्थ-आधार पर प्रस्तावित दंड प्रभार लगाना शुरू कर दिया है।

(ख) 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.17.1. से 2.17.3. के अनुरूप जब किसी सेवा / कार्गो हेतु अधिसूचित दरमान में यदि कोई विशिष्ट प्रशुल्क उपलब्ध नही है, तब पत्तन एक उपयुक्त प्रस्ताव दाखिल कर सकता है। प्रस्ताव दाखिल किए जाने के साथ-साथ, प्रस्तावित दर की वसूली दर अंतिम रूप से अधिसूचित किए जाने तक तदर्थ आधार पर की जा सकती है। अंतरिम अवधि के दौरान प्रचलित की जाने वाली तदर्थ दर अधिसूचित तुलनात्मक सेवाओं / कार्गो के प्रशुल्क के आधार पर प्राप्त की गई होनी चाहिए; और, इस (दर) पर पत्तन / टर्मिनल और सम्बद्ध उपयोगकर्त्ताओं के बीच परस्पर सहमति भी होनी चाहिए। 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की अनुसूची 2.17.4. अनुबंध करती है कि अनुमोदित दर सामान्यतया भावी प्रभाव से लागू की जाएगी और तदर्थरूप से अपनाई गई अंतरिम दर इस प्राधिकरण द्वारा मान्य की जाएगी, जबतक कि यह (दर) अत्यधिक न पाई जाए।

चूंकि वीपीटी का प्रस्ताव में, गोदी क्षेत्र के परिसर से आयात सामान्य कार्गो/आयात परियोजना कार्गो नहीं हटाए जाने पर वसूल किए जाने हेतु वीपीटी द्वारा प्रस्तावित अर्थ दंड प्रभारों के लिए उपयोक्ताओं की सहमति शामिल नहीं थी, वीपीटी से मार्गदरहियों का अनुपालन करने और सम्बद्ध उपयोगकर्त्ताओं की सहमति प्रस्तुत करने हेतु अनुरोध किया गया था।

इस संदर्भ में, वीपीटी ने कहा है जैसाकि विचाराधीन प्रस्ताव अर्थ दंड लगाने के लिए है, (इसलिए) व्यापार जगत इसका विरोध करेगा और इसलिए उनकी सहमति प्राप्त करना संभव नहीं हो सकता है। वीपीटी का यह विश्वास है कि यदि अर्थ दंड नहीं लगाया जाएगा तो, भीड़भाड़ कम करने के लिए कार्गो त्वरित गति से निकाला नही जाएगा।

(ग) इसके पहले बताई गई स्थिति से देखा गया है कि वीपीटी ने सारे प्रयास करके देख लिए और व्यापार जगत को अपने कार्गो को हटाने के लिए पर्याप्त समय और अवसर दिये हैं। इसने संबंधित उपयोक्ताओं के साथ उनका कार्गो हटाए जाने के प्रसंग में छः बैठक ली थी । वीपीटी ने, यह दर्शाते हुए कि उपयोगकर्त्ताओं ने पत्तन से अपने कार्गो हटाए जाने के लिए उनके साथ ली गई बैठकों में उनके ही द्वारा दिये गए आश्वासनों के बावजूद, अपने कार्गो हटाने हेतु कोई प्रयास किया है, कोई अभिलेख प्रस्तुत नहीं किया है। कार्गो की नीलामी करने हेतु विशाखापत्तनम् कस्टमहाऊस एजेंट्स एसोसिएशन (वीसीएए) द्वारा दिये गये सुझाव के संदर्भ में, वीपीटी ने स्पष्टीकरण दिया है कि इस विकल्प का उपयोग भी किया गया था किंतु सम्बद्ध उपयोक्ता द्वारा दाखिल किये गये आयात आवेदन जैसे प्रासंगिक दस्तावेजों के अनुपस्थिति में, पत्तन द्वारा इस प्रकार की कार्रवाई नही की जा सकी।

यह भी देखा जा सकता है कि दिनांक 12 जुलाई, 2012, 20 जुलाई, 2012 और 1 अगस्त, 2012 को पत्तन की गोदी क्षेत्र में लंबे समय से पड़े हुए कार्गो हटवाने के लिए पत्तन ने उपयोक्ताओं से श्रृंखलाबद्ध

बैठकें न ली थीं। इसके साथ-साथ प्रस्तावित अर्थ दंड की वसूली हेतु दिनांक 31 जनवरी, 2013 के अपने प्रस्ताव को दाखिल करने के साथ ही, पत्तन उपयोक्ताओं से कार्गो नही हटाए जाने पर वसूल किए जाने हेतु प्रस्तावित अर्थ दंड के बारे में उन्हें नोटिस भी देता रहा है, जिसे उपयोक्ताओं के अनुरोध पर वीपीटी जिसकी समय सीमा बढ़ाता रहा है। वीपीटी ने, सीमाशुल्क बंधित क्षेत्र (गोदी क्षेत्र) के बाहर खुला स्टेकिंग क्षेत्र परियोजना/सामान्य कार्गो के आयातकों को देने का प्रस्ताव किया है ताकि वे अपने कार्गो को गोदी क्षेत्र से हटाकर और सीमाशुल्क की निगरानी में उस क्षेत्र में रख सकें। दिनांक 20 सितंबर, 2013 को आयोजित संयुक्त सुनवाई में इस स्थिति के बारें में पूछे जाने पर, वीपीटी ने कहा है कि पत्तन द्वारा उपयोक्ताओं को अपने कार्गो को हटाने के लिए महीनों से लगातार समझाए जाने के बावजूद स्थिति में कोई सुधार नही हुआ है।

इस प्रकार यह देखा जा सकता है कि वीपीटी द्वारा जून 2012 से आयात सामान्य कार्गो और परियोजना कार्गो की त्वरित निकासी हेतु किए गए सभी प्रयासों के बावजूद, यह दिखाई नहीं देता कि व्यापार जगत ने अपने कार्गो हटाने हेतु कोई गंभीर प्रयास किया हो ताकि पत्तन को बाद के पोतों से उतारे गए कार्गो को रखने के लिए पत्तन का बहुमूल्य गोदी क्षेत्र उपयोग करने हेतु मिल सके। तात्कालिक प्रकरण में व्यापार जगत का रवैय्या सुस्पष्ट रूप से यह दर्शाता है कि मार्गदर्शियों की आड़ में व्यापार जगत वीपीटी में भीड़भाड़ (खिचपिच) बढ़ा रही है जिसके परिणामस्वरूप पत्तन को राजस्व का नुक्सान हो रहा है।

यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि पत्तन आयात एवं निर्यात के लिए सुविधाएं प्रदान करता है और पत्तन प्रचालनों के लिए पारगमन क्षेत्र बहुत ही महत्वपूर्ण है और इसलिए, नि:शुल्क अवधि के बाद भी इस (क्षेत्र) का उपयोग व्यापार जगत द्वारा लंबे समय के लिए स्टेकिंग/भंडारण क्षेत्र के रूप में किया जाना पत्तन के प्रदर्शन पर, (कार्गो के) परिमाण और पत्तन के राजस्व के नजरिए से, विपरीत प्रभाव डाल रहा है । इस प्रकरण में असाधारण हालतों को देखते हुए, यह प्राधिकरण, पत्तन द्वारा व्यापार जगत को जारी किए गए दिनांक 7 मई, 2013 के परिपत्र के अनुसार, 5 जून, 2013 से प्रस्तावित प्रभार तदर्थ आधार पर लगाए जाने हेतु पत्तन द्वारा की गई कार्रवाई का, समर्थन करता है। अतिशय सावधानी बरतते हुए सभी संबद्ध नोट करले कि 2005 के मार्गदर्शियों की धारा 2.17.1. से 2.17.3। तक के प्रावधानों का अनुपालन किए बिना तदर्थ आधार पर पत्तन न्यास/प्रचालक द्वारा लगाई गई दर हेतु समर्थन/अनुसमर्थन मांगने के लिए वीपीटी अथवा किसी अन्य महापत्तन न्यास द्वारा किसी अन्य प्रकरण में इसे पूर्व-उदाहरण के रूप में उद्धृतन किया जाए।

(viii) (क) आमतौर पर, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर भारत का राजपत्र में आदेश को अधिसूचित किए जाने की तिथि से तीस दिन बीत जाने के बाद प्रभाव में आती है । तथापि, संदर्भित परकरण में, यह देखते हुए कि उपयोगकर्त्ता/व्यापार जगत ने वीपीटी द्वारा आवश्यक सभी कदम उठाने और परिपत्र जारी करने के बावजूद कार्गो नहीं हटाया है, यह आदेश देना अनुचित नहीं होगा कि प्रस्तावित संशोधन (इस) आदेश के भारत का राजपत्र में अधिसूचित किए जाने की तिथि से ही तुरंत कार्यान्वित हो जाएगा।

(ख) इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान की वैधता तीन साल है। तात्कालिक प्रकरण में अनुमोदित प्रशुल्क, वीपीटी के प्रचलित दरमान में और साथ ही वीपीटी के संशोधित दरमान में, जिस पर एक पृथक प्रकरण के जरिए कार्रवाई की जा रही है, शामिल किया जाएगा। इसलिए, यह उचित ही है कि इस प्रशुल्क मद की वैधता को, वीपीटी द्वारा दाखिल किए गए सामान्य संशोधन प्रस्ताव में जिस पर अलग से कार्रवाई की जा रही हैं, अनुमोदित (किए जाने वाले) संशोधित दरमान की वैधता के साथ, समाप्त किया जाए।

11.1 परिणामस्वरूप और ऊपर दिये गए कारणों से और सामूहिक विचार विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण (निम्नलिखित) को अनुमोदन प्रदान करता है:

(i) अनुसूची 4.6.1. क्रम सं. 1(ii) पर प्रविष्टि पारगमन आवास में नि:शुल्क भंडारण अवधि को निम्नप्रकार से संशोधित करें:

"ii. परियोजना कार्गो 20 दिन"

(ii) वीपीटी के प्रचलित दरमान में अनुसूची 4.6.2. के शीर्षक और क्रम संख्या को निम्नप्रकार से पुनर्स्थापित करें:

"4.6.2.(क) विलंब शुल्क प्रभार "आयात सामान्य कार्गो/आयात परियोजना कार्गो को छोड़कर"

(iii) आयात सामान्य कार्गो/आयात परियोजना कार्गो पर विलंब शुल्क प्रभार से संबंधित अनुसूची 4.6.2. (ख) को निम्नप्रकार से डाले:

"4.6.2.(ख) आयात सामान्य कार्गो/आयात परियोजना कार्गो पर विलंब प्रभार:

क्र. सं.	**सामान्य कार्गो**	**परियोजना कार्गो**	**विवरण**
1.	1ले दिन से 5वें दिन तक	1ले दिन से 20वें दिन तक	दरमान के अनुसार नि:शुल्क अवधि
2.	6टें दिन से 25वें दिन तक	21वें दिन से 26वें दिन तक	दरमान की अनुसूची 4.6.2. (क) में प्रदत्त दरों का एक गुना वसूल किया जाएगा।
3.	26वें दिन से 40वें दिन तक	27वें दिन से 40वें दिन तक	दरमान की अनुसूची 4.6.2. (क) में प्रदत्त दरों का 5 गुना।
4.	41वें दिन से और आगे के लिए	41वें दिन से और आगे के लिए	दरमान की अनुसूची 4.6.2. (क) में प्रदत्त दरों का दस गुना।

"

(iv) दिनांक 7 मई, 2013 को व्यापार जगत को जारी किये गये परिपत्र के अनुसार प्रस्तावित अर्थ दंड प्रभारों को तदर्थ आधार पर 5 जून, 2013 से वसूल किए जाने की वीपीटी का अनुसमर्थन करना।

11.2. इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित आदेश राजपत्र में आदेश को अधिसूचित किए जाने की तिथि से तुरंत प्रभाव में आ जाएगा।

11.3. वीपीटी को सलाह दी जाती है कि वह उपरोक्त संशोधनों को वीपीटी के प्रचलित दरमान में तदनुसार शामिल करें ।

टी.एस. बालासुब्रमणियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/असाधारण/143/14]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 13th June, 2014

No.TAMP/9/2013-VPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Visakhapatnam Port Trust for levy of penalty for non-removal of Import General Cargo / Project Cargo from the premises of Dock Area as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports
Case No. TAMP/9/2013-VPT

Visakhapatnam Port Trust - - - Applicant

QUORUM:

(i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
(ii). Shri. C.B. Singh, Member (Economic)

O R D E R

(Passed on this 20th day of May 2014)

This case relates to the proposal filed by the Visakhapatnam Port Trust (VPT) for levy of the penalty for non-removal of Import General Cargo / Project Cargo from the premises of Dock Area.

2.1. The VPT, vide its letter dated 31 January 2013 proposed levy of penalty for non-removal of import general and project cargo from the stacking area provided within the premises of the dock area. The main points made by the VPT in this regard are summarised below:

(i) The port users who handle import general cargo / project cargo have been advised to evacuate the said cargo from the stacking area provided within the premises of the dock area at the earliest.

(ii) Non-clearance of such cargo has resulted in congestion and affected movement of heavy vehicles plying inside the dock area. As on date the ground stock of import general cargo / project cargo is 7,350 pkgs/ 36,420 mts.

(iii) In order to mitigate the congestion, series of meetings were held with importers/ handling agents on 12 July 2012, 20 July 2012 and 1 August 2012. During the course of meeting with the handling agents, the following proposal was discussed for levy of penalty:

Sl. No.	Period	Description
01.	01 day to 10 days (7 days after issuing of circular)	Free days as per scale of rates
02.	11 days to 25 days	to collect one time charges as per SOR
03.	26 days to 40 days	05 times as per SOR
04.	41 days to 55 days (15 days)	10 times as per SOR
05.	Beyond 55 days	10 times as per SOR

(iv) Prior to levying the proposed penalty, all importers/ handling agents will be allowed one week time to clear the consignment from the dock area. Beyond the stipulated period, the proposed penalty will be levied w.e.f. 1 August 2012.

(v) Accordingly, a circular dated 25 January 2013 was issued by the port to collect the proposed penalty in the deserved cases on adhoc basis as per the provision of clauses 2.17.1. to 2.17.3 of the tariff guidelines of March 2005.

2.2. The port has, accordingly, requested to approve and notify the proposed penal charges.

3. In this regard, the following points were brought to the notice of VPT vide our letter dated 12 February 2013:

(i) As per clauses 2.17.1 to 2.17.3 of the tariff guidelines of 2005, whenever a specific tariff for a service/cargo is not available in the notified Scale of Rates, the port can submit a suitable proposal. Simultaneously with the submission of proposal, the proposed rate can be levied on an ad hoc basis till the rate is finally notified. The ad hoc rate to be operated in the interim period must be derived based on existing notified tariffs for comparable services/cargo; and, it must be mutually agreed upon by the Port/Terminal and the concerned user(s).

(ii) It is seen that the minutes of the meeting dated 1 August 2012 forwarded to office of this Authority under cover of VPT's letter dated 31 January 2013, did not contain the consent of the users for levy of penal charges proposed by the VPT for non-removal of Import General Cargo/Project Cargo from the premises of dock area. The VPT was, therefore, requested to comply with the guidelines and furnish the consent of the relevant users. It was also conveyed to VPT that in the absence of compliance of the tariff guidelines of March 2005, it may not be possible for this Authority to approve the levy of penal charges on an adhoc basis.

4.1. As the port did not furnish the consent of the users, it was again requested to furnish the same vide our letter dated 22 February 2013. The port stated that as the proposal is to levy penalty, the trade will tend to object the same and hence it may not be possible to obtain their consent.

4.2. Para 3 of the Circular No.366 of 25 January 2013 (dated 31 January 2013) forwarded by VPT states that there is no positive response for quick clearance of long pending cargo lying in dock area. Hence, as a final punitive measure, VPT has decided to levy penalty as follows after allowing a week's time to clear the consignment from the dock area from the date of issue of Circular i.e. 31 January 2013:

Sl. No.	General cargo	Project cargo	Description
1.	1st day to 5th day	1st day to 10th day	Free days as per Scale of Rates
2.	6th day to 25th day	11th day to 25th day	to collect one time charges as per SOR
3.	26th day to 40th day	26th day to 40th day	5 times as per SOR
4.	41st day to 55th day	41st day to 55th day	10 times as per SOR
5.	55th day onwards	55th day onwards	10 times as per SOR

It is also mentioned in the circular that the circular is effective from 1 August 2012.

4.3. In the above context, the schedules showing the free period and demurrage prescribed in the existing Scale of Rates of VPT at Schedule 4.6.1 and 4.6.2 respectively and as applicable for import general cargo and project cargo are reproduced as hereinunder:

4.6.1. Free storage period in the transit accommodation

	Description	***Free period***
1.	*Import Cargo* *i. Import cargo* *ii. Project cargo*	 *5 days* *10 days*
2.	*Export cargo*	*30 days*

4.6.2. Demurrage charge:

Item No.	***Description***	***Charges payable***
1.	*For the first six days after the expiry of free period*	*₹ 18.00 per tonne/Cu. meter or part thereof for every three days or part thereof.*
2.	*For the next six days*	*₹ 36.00 per tonne/Cu. Meter or part thereof for every three days or part thereof.*
3.	*Thereafter*	*₹ 18.00 per tonne/Cu. Meter or part thereof for every day or part thereof.*

4.4. It is thus seen that the VPT in their proposal dated 31 January 2013 has stated in the description that the free days as per the Scale of Rates of VPT will apply but has not bifurcated the proposed penal levy separately for general import cargo and project cargo recognising the different free period prescribed in the existing Scale of Rates for these two cargo groups. In short, in the proposal dated 31 January 2013, the period of levy of penalty is proposed after free days of 10 days commonly for both cargo categories though such bifurcation is available in the Circular dated 25 January 2013 issued to the trade which is brought out in para 4.3. above.

5.1. In the meanwhile, in accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the proposal dated 31 January 2013 received from the VPT was circulated to the concerned users/ user organisations for their comments. M/s. MB Power (Madhya Pradesh) Limited, GMR Chhattisgarh Energy Limited and Lanco Amarkantak Power Ltd. have furnished their comments on the proposed levy by VPT. The comments received from M/s. MB Power (Madhya Pradesh) Limited, GMR Chhattisgarh Energy Limited and Lanco Amarkantak Power Ltd. were forwarded to VPT as feedback information. The VPT has not furnished its comments on the comments of these users, despite reminders.

5.2. It is relevant here to mention that the MBPL has also furnished comments after the joint hearing reiterating its points. In fact, the comments of other two users furnished by them are also on the similar lines. Though the VPT has not furnished its comments on comments furnished by individual users, it has vide its letter dated 20 December 2013 furnished its comments on the comments of MBPL addressing the points raised by others on similar lines.

6.1. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the VPT was requested vide our letter dated 5 March 2013 to furnish additional information/ clarifications on a few points. VPT has furnished its reply vide its letter dated 5 April 2013. A summary of queries raised by us and the response of the VPT is tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by TAMP	Response furnished by VPT
(i)	VPT to furnish the basis for the proposed penal slab structures.	(a) In the present Scale of Rates (SOR), provision already exists for collection of demurrage charges after expiry of stipulated free period in respect of general / project import cargo. Inspite of the said provision, the importers / handling agents are not evacuating the cargo but are keeping it in the dock area for months together. (b) This is resulting in congestion of dock area and is creating a hurdle for heavy vehicles to move inside the dock area. (c) Due to lack of transit space, some of the vessels are diverting to neighbouring ports. (d) Hence, after conducting several meetings with the importers/handling agents, it has formulated the proposed higher penal slab structures, other than the already existing ones in the SOR, for inculcating discipline and to adhere to the shorter time limits for evacuating the cargo from the docks.
(ii)	VPT to furnish additional revenue per annum to be generated on account of this penal storage charges with workings.	(a) The intention of the port is not to generate any additional revenue on account of the proposed charges but to ensure quick evacuation, which will enable it to handle more vessels and more cargo throughput in a given limited space. (b) It is pertinent to state that port is the facilitator for imports and exports and the transit area is very crucial for port operations and therefore using the same as stacking/storage area even after free period is affecting the performance of port badly.

		(c) Several meetings were conducted with the importers and their handling agents explaining the congestion problem, but none reacted to the pleas of VPT. Hence, VPT decided to enforce a penal provision which would drive the importers/handling agents towards achieving optimum utilization of the available transit space. (d) It is also to inform that the additionally generated income on account of penal demurrage charges cannot be estimated at this stage, as it depends on the dwell time of the cargoes after enforcing the penal provisions, which cannot be assessed at present.
(iii)	Given that the VPT has submitted its proposal for general revision of its SOR, VPT to confirm whether the additional revenue to be generated by the port on account of the levy of penal storage charges has been captured in the income estimation made by the Port for the year 2013-14 to 2015-16.	In view of our remarks to item (2) above, capturing the revenue generated on account of the levy of penal charges in the income estimate does not arise.
(iv)	The VPT in its letter dated 31 January 2013 has stated that the transit time of cargo has become abnormally high resulting in high congestion. In this regard, the VPT to furnish the number of instances of congestion in the docks area due to non-removal of cargo in the past three years along with reasons for such non-removal of cargo.	(a) The month wise ground stock of general/ project cargo ground stock position is furnished for the last 3 years. (b) It is clearly evident from the statement that in the year 2010-2011, at any point of time, the ground stock did not exceed 14087 MT whereas, in the year 2011-12, the ground stock had reached upto 58061 MT in the month of May 2011. In the year 2012-13 also, the maximum ground stock of general cargo in the month of May 2012 is 54823 MT. (c) Thus, it is clear that due to non-clearance of the project/general cargo by the importers, the accumulation has been reached to peak level i.e. 54823 MT.
(v)	The VPT in its circular dated 25 January 2013 has mentioned that if the Importers/C&F Agents failed to clear the cargo from dock area the cargo is liable for sale by Public Auction as per provisions of Section 61 & 62 of MPT Act 1963. In this regard, VPT to inform whether any action has been initiated by the port in this regard till date.	Auctioning of the cargoes could not be done as some of the importers / handling agents periodically pay the demurrage charges as per the SOR. However, they are not evacuating the cargo under the pretext that customs documentation is pending.
(vi)	VPT to confirm whether the proposed penal storage charges would apply to 'Project Cargo' alone and not for Import General Cargo, as the free period of 10 days prescribed in the penal storage slab structure pertains to Project Cargo only.	The proposed penal charges would apply to both general cargo as well as project Cargo. The circular that was issued is self-explanatory in this regard.

<table>
<tr>
<td>(vii)</td>
<td>VPT to furnish the draft provision along with conditionalities governing the proposed provision for incorporation in the Scale of Rates of VPT.</td>
<td>(a) In response to its circular no.366 dated 31 January 2013, some of the importers / handling agents, had represented either to stop levy of the proposed penalty or to relax the time limit prescribed for evacuation of the cargo from the dock area.

(b) Keeping in view their requests, it was decided in the Port Working Committee meeting to give some more time to them for clearing general/project cargo from the dock area (unsigned copy of the minutes of the meeting dated 21 March 2013 is enclosed).

(c) Accordingly, Circular No. 366-A dated 22 March 2013 (copy enclosed) was issued giving time up to 15 April 2013 for evacuation of the cargo from the dock area.

(d) As the subject proposal is to impose penalty ranging upto maximum of 10 times of the rates mentioned in the existing SOR, the trade will tend to object the same. Hence, seeking their full consent may not be possible. At the same time, if penalty is not imposed, there is no possibility for early evacuation of the project/general cargo from the dock area, which is already got congested with the cargo.

(e) In view of the above, the Authority is requested to approve and notify the penalty as per the below conditionality and rates:

“4.6.2.(b): <u>Demurrage charges on Import general / project cargo</u>:
Demurrage charges are levied on import general/project cargoes as below:

<table>
<tr><th>Sl. No.</th><th>General Cargo</th><th>Project Cargo</th><th>Description</th></tr>
<tr><td>1.</td><td>1st day to 5th day</td><td>1st day to 10th day</td><td>Free days as per section 4.6.1 of SOR</td></tr>
<tr><td>2.</td><td>6th day to 25th day</td><td>11th day to 25th day</td><td>To collect one time charges as per section 4.6.2 of SOR.</td></tr>
<tr><td>3.</td><td>26th day to 40th day</td><td>26th day to 40th day</td><td>5 times of rates mentioned in section 4.6.2 of SOR.</td></tr>
<tr><td>4.</td><td>41st day onwards</td><td>41st day onwards</td><td>10 times of rates mentioned in section 4.6.2 of SOR.</td></tr>
</table>
”

In addition to the above, the sub-heading of section 4.6.2. i.e. “Demurrage charge on Export/Import cargoes” of the existing SOR may be modified and notified as “Demurrage charges on Export/Import cargoes other than import general/project cargoes.</td>
</tr>
</table>

6.2. The VPT while responding to the queries raised has also forwarded a copy of Circular No. 366-A dated 22 March 2013, a copy of which is attached as Annex–III to its reply dated 5 April 2013. The said circular to trade allows importers and handling agents to clear the cargo on or before 15 April 2013 beyond which the port proposes to levy the penalty (levy is same as issued in its earlier circular dated 31 January 2013). The circular states that the proposed charges are applicable to all import general/ project cargo lying in the dock area as on 22 March 2013 and the project/ general cargo that landed after the date of circular i.e. from 23 March 2013 onwards the proposed penalty will apply directly.

7.1. A joint hearing in this case was held on 20 September 2013 at the VPT premises. At the joint hearing, the VPT and the concerned users/ organisation bodies have made their submissions.

7.2. At the joint hearing, most of the users have objected the proposed penal levy and also pointed out that the existing free period of 10 days for project cargo is very less.

7.3. In this regard, as agreed by the VPT at the joint hearing, the VPT was requested to examine the request made by users and also to explore the possibility of downscaling the proposed penalty. The VPT was also requested to examine the possibility of whether the proposed levy can be made effective prospectively.

7.4. The VPT has furnished its response vide its letter dated 26 February 2014. The VPT has stated that down scaling of proposed penalty is not possible. The VPT has reiterated its request to make the proposed levy effective retrospectively.

8.1. The MBPL has furnished further comments on the subject proposal after the joint hearing vide its letter dated 4 October 2013, a copy of which was forwarded to the VPT for its comments. The VPT, vide its letter dated 20 December 2013, has furnished its comments thereon.

8.2. Thus, in short, it can be seen from the foregoing paragraphs that while responding to the queries raised by us and also while responding to comments of MBPL, the VPT has proposed following modifications vis-à-vis its original proposal:

(i) In the original proposal, the VPT had proposed separate schedule for levy of penal charges for over stayal of project/ import cargo beyond the free period linking it to demurrage charges prescribed in the Scale of Rates. The VPT has now proposed to levy proposed penalty by way of revising the existing demurrage charges itself and has proposed insertion of a separate schedule 4.6.2(b) as given below:

"4.6.2(b) Demurrage charges on import general/ project cargoes:

Sl. No.	General Cargo	Project Cargo	Description
1.	1st day to 5th day	1st day to 10th day	Free days as per section 4.6.1 of SOR
2.	6th day to 25th day	11th day to 25th day	To collect one time charges as per section 4.6.2 of SOR.
3.	26th day to 40th day	26th day to 40th day	5 times of rates mentioned in section 4.6.2 of SOR.
4.	41st day onwards	41st day onwards	10 times of rates mentioned in section 4.6.2 of SOR.

"

(ii) Consequently, the heading of existing schedule 4.6.2. as "Demurrage charges on Export/ Import cargoes" in the existing Scale of Rates is proposed to be modified as "Demurrage charges on Export/ Import cargoes other than import general/ project cargoes".

(iii) The VPT has lastly vide its letter dated 20 December 2013 agreed to increase the number of free period for project cargo from existing 10 days to 20 days.

(iv) Consequent to this modification, the VPT while forwarding the revised draft SOR in the general revision proposal vide its letter No.FA/COST/SOR/16 dated 19 November 2013 has modified the free period for project cargo as 20 days instead of 10 days prescribed in the existing Scale of Rates. As a result, the first two slabs of demurrage schedule for project cargo is also suitably modified as 1st to 20th day free instead of 1st to 10th day free, and demurrage charge for second slab is proposed for 20th to 25th day instead of 11th to 20th day given by it in the current proposal.

9. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned

parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website http://tariffauthority.gov.in.

10. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case the following position emerges:

(i) The proposal of the Visakhapatnam Port Trust (VPT) is to introduce penalty on import general cargo and project cargo which is being stored in the dock area of the port for a considerable period of time. The proposal of the VPT is initiated mainly to discourage over stayal of import project cargo and import general in the dock area of the port and to ensure that importers/ exporters take necessary steps for quick evacuation of these cargo items from the dock area of the port.

(ii) Most of the users like GMR Chhasttisgarh Energy Ltd. (GCEL), MB Power (Madhya Pradesh) Ltd. (MBPL) and Lanco Amarkantak Power Ltd. (LAPL) have objected the proposed levy per se. They have submitted that evacuation of cargo takes more time than the permissible free period and moreover, the processing of documentation like custom clearance, port clearances etc., also takes its own time. They have stated that approximately it takes 10 working days for custom clearance and port clearance thereafter which evacuation can take place, which require 40 days. The users have, therefore, requested to completely waive proposed penal (demurrage) charges at 5 times or 10 times the existing rate proposed by VPT. They have also requested to increase the free period for project cargo to 50 days.

The port has in support of its proposal submitted that the importers of general and project cargo are stacking their cargo within the dock area for months together leading to congestion in the dock area. The VPT has furnished statistics in support of its claim. The project cargo of 26 vessels is reported to be lying in the port dock area of which cargo of 6 vessels pertain to the year 2011 and cargo of 10 vessels pertain to each of the years 2012 and 2013. The average ground stock of around 14,087 tonnes in January 2011 is reported to have increased to 54,823 tonnes in the month of May 2012. Despite series of meetings held by the VPT with importers/ handling agents on 12 July 2012 and subsequent meetings on 20 July 2012 and on 1 August 2012 and also in spite of assurance given by importers/ handling agents to clear the cargo from the dock area, no significant improvement in clearance of cargo is reported by the port. Huge accumulation of cargo in dock area is hurdle in movement of vehicles. Further, in view of lack of transit space, the VPT has reported that some of the vessels otherwise destined for VPT have been diverted to the neighbouring ports adversely affecting the overall revenue of the VPT.

Land is a scarce resource of the port and hence need to be utilized in an optimal manner. As rightly stated by the VPT, transit area is very crucial for port operations and therefore the same should be utilized optimally. The stacking/ storage area provided by the VPT has to be utilized for transit storage for cargo and not as a warehouse.

In view of the above position there is a strong case for considering the proposal of VPT to levy penalty for non-removal of imported general/ project cargo from the dock area.

(iii) The existing SOR under Schedule 4.6.1. Sl. No.1(i) and 1(ii) allows free period of 5 days for general import cargo and 10 days for project import cargo respectively. During the proceedings of the current proposal, in view of the demand made by some of the users like LAPL, MBPL to increase the free period for project cargo from existing 10 days to 50 days, the VPT has acceded to their request and has agreed to partially enhance the free period and proposed to increase the free period of project cargo from existing 10 days to 20 days. The increase in free period proposed by the VPT for project import cargo based on the request made by the users is accepted. It is seen that the effect of the increase proposed by the VPT in free period for project cargo is not reflected in the current proposal. The modification proposed in the free period of Project cargo by the port is, however, incorporated in its revised draft Scale of Rates filed in the general revision proposal. Accordingly, the free period for project cargo prescribed at Sl. No.1(ii) under Schedule 4.6.1. is modified as 20 days as proposed by the VPT.

Consequent effect on the proposed slabs for the purpose of the proposed levy is also considered which is discussed in the subsequent paragraphs.

(iv) (a) Schedule 4.6.2. of the existing SOR of the VPT prescribes demurrage charge applicable for import cargo as well as for export cargo in three slabs beyond the prescribed free period viz. (i) for first six days at ₹18.00 per tonne/cu. mtr. or part thereof for every three days or part thereof, (ii) for the next six days at ₹36.00 per tonne/cu. mtr. or part thereof for every three days or part thereof and (iii) for the period thereafter at ₹18.00 per tonne/cu. mtr. or part thereof per day or part thereof.

(b). In the original proposal, the VPT had proposed levy of penal charges on imported general cargo and imported project cargo. The proposed penal levy is linked to demurrage charge prescribed in the Schedule 4.6.2. of its existing Scale of Rates. The penal charge proposed by the VPT beyond the prescribed free period of five days for general cargo i.e. for the slab 6th to 25th day was one time the demurrage rate prescribed in the Scale of Rates. For project cargo the VPT in the original proposal had retained the free period at the existing level of ten days and the penal rate proposed for the slab 11th to 25th day was one time the demurrage rate prescribed in Schedule 4.6.2. For both the cargo groups for the period 26th to 40th day, 41st day to 55th day and from 55th day onwards penal levy at five times, ten times and ten times respectively of the demurrage rate applicable as per Schedule 4.6.2. of the existing Scale of Rates is proposed by VPT.

Subsequently, the VPT has modified its proposal wherein instead of proposing separate schedule of penal charges, it has integrated it as part of the existing demurrage Schedule. A separate schedule 4.6.2.(b)- Demurrage charges on Import general/ project cargo is proposed to be introduced by the VPT maintaining the penal levy at the level of its earlier proposal.

In the said separate schedule of demurrage proposed to be introduced, the VPT proposes to continue with the existing demurrage charge for the period after free period i.e. 6th to 25th day for general import cargo and 11th to 25th day for project cargo. The penal nature of demurrage is proposed to be levied from 26th day onwards at five times and ten times the existing demurrage charge. In fact the port has retained the slabs and rates in the proposed demurrage schedule at the level of its original proposal.

The modified proposal of the VPT entails revision in the existing demurrage charge in the Scale of Rates of the VPT which ordinarily is to be processed while revising the Scale of Rates of the port as part of the general revision proposal. The VPT has not explained any specific reasons for the proposed modification of integrating the proposed penal charges with the demurrage charge. It can, however, be seen that the modified proposal is likely to avoid any ambiguity about double recovery of charge for stay of import general cargo/ project cargo for the same period in terms of demurrage charge as well as penal charge.

Moreover, steep rise in demurrage rate is proposed to inculcate mainly discipline and to adhere to shorter time limits for evacuation of cargo from the docks. The proposal is also intended to discourage overstayal of import general cargo and import project cargo which has reportedly overstayed as per the statistical data furnished by the VPT occupying the port area for a considerable time despite all the efforts made by the port for removal of this cargo. In view of the above position and considering the fact that the proposal of VPT is reportedly not with the intention to generate additional revenue to the port, this Authority is inclined to accept the modified proposal of the VPT involving modification in the schedule of demurrage charge and free period.

(v) Whilst the VPT has proposed to increase free period for project cargo from existing 10 days to 20 days it has not made suitable adjustment in the slabs while proposing the modified demurrage schedule. As stated earlier, the VPT has made necessary modification in the slabs relating to levy of demurrage charge for import project cargo and import general cargo in the revised Draft SOR furnished in the

general revision proposal which is being processed separately. The first slab of project cargo is modified as 1st day to 20th day as free period in view of increase in the free period proposed by the VPT. Consequently, the second slab for project cargo for levy of demurrage charge has to begin from 21st day. If the second slab is considered as 21st day and ends on 25th day as proposed by the VPT for project cargo then there appears to be overlapping while applying the rate of demurrage charge. For applicability of demurrage charge in the proposed Schedule 4.6.2.(b), it is linked to the Schedule 4.6.2. of the existing Scale of Rates. Schedule 4.6.2. of the existing SOR prescribe demurrage charge for slab of six days and the unit rates is prescribed for three days or part thereof. Thus, while applying the demurrage charge for the slab 21st to 25th day, there is possibility of overlapping of slabs for the project cargo because there will be a gap of only 5 days from 21st to 25th day whereas there is a gap of 6 days in Schedule 4.6.2. In order to avoid difficulty in the implementation of the proposed schedule, it is found necessary to adjust and modify the second slab for project cargo suitably as 21st day to 26th day having 6 days and the third slab as 27th day to 40th day instead of 21st day to 25th day and 26th to 40th day as per proposal of VPT.

Further, the demurrage charge proposed by the VPT for the last slab i.e. 55 days onwards is 10 times the rate prescribed in schedule 4.6.2. Since the rate proposed is same as the previous slab viz. 41st day to 55th day, it will suffice if the last slab is made as 41st day onwards which will take care of the proposal of the VPT.

In view of the above analysis and consequent to modification in the free period proposed by VPT for project cargo, insertion of Schedule 4.6.2.(b) as proposed by the VPT in the existing Scale of Rates is approved subject to correctly reflecting the slabs and rates as first slab for project cargo 1st to 20th day free, second slab as 21st to 26th days at one time rate prescribed in schedule 4.6.2., third slab as 27th day to 40th day at five times the rate and last slab as proposed by VPT at 41st day onwards at 10 times the rate prescribed in schedule 4.6.2.

Though the VPT has stated that it does not expect to generate additional revenue from the proposed modification, the VPT is requested to review the position and assess the revenue likely to accrue from the approval accorded to the proposed modification in the demurrage charge and consider its impact in its general revision proposal which it has to file after updating its original proposal.

(vi) The existing Schedule 4.6.2. prescribes demurrage charge on Export/ Import Cargo and the rate prescribed are uniform. Consequent to modification proposed in the current proposal of inserting Schedule 4.6.2.(b) pertaining to the Demurrage charges on Import general/ project cargo", the heading of schedule 4.6.2. as "Demurrage charges on Export/ Import cargoes" in the existing Scale of Rates is proposed to be modified as "Demurrage charges on Export/ Import cargoes other than import general/ project cargoes". The proposed modification is accepted except for changing the serial number of schedule as 4.6.2.(a) instead of retaining as 4.6.2.

(vii) (a) The VPT while filing its proposal dated 31 January 2013 has stated that the port has simultaneously issued a circular no.366 dated 31 January 2013 proposing to levy the proposed penal charge of 5 times and 10 times penalty on the General and Project Cargo for those shipments which are not cleared within 26th day from the date of arrival and made it effective retrospectively from 1 August 2012 after allowing a week's time to clear the consignment from the dock area from the date of issue of Circular i.e. 31 January 2013. Subsequently, on the request of the users seeking extension of time for removal of cargo and objecting the proposed levy retrospectively from 1 August 2012, VPT after having held another meeting with the concerned users has issued another Circular No.366-A dated 22 March 2013 giving time up to 15 April 2013 for evacuation of the cargo from the dock area. Subsequently, VPT on the request of the users has further postponed the levy of the same vide circular dated 7 May 2013 to 5 June 2013. It is seen from the comments of the users that the VPT has started to levy the proposed penal charges on adhoc basis with effect from 5 June 2013.

(b) As per clauses 2.17.1 to 2.17.3 of the tariff guidelines of 2005, whenever a specific tariff for a service/cargo is not available in the notified Scale of Rates, the port can submit a suitable proposal. Simultaneously with the submission of proposal, the proposed rate can be levied on an ad hoc basis till the rate is finally notified. The ad hoc rate to be operated in the interim period must be derived based on existing notified tariffs for comparable services/cargo; and, it must be mutually agreed upon by the Port/Terminal and the concerned user(s). Clause 2.17.4. of the tariff guidelines of 2005 stipulates that the rate approved will ordinarily have prospective effect and in interim rate adopted in an adhoc manner will be recognised by this Authority unless it is found to be excessive.

Since the proposal of the VPT did not contain the consent of the users for levy of penal charges proposed by the VPT for non-removal of Import General Cargo/ import Project Cargo from the premises of dock area, the VPT was requested to comply with the guidelines and furnish the consent of the relevant users.

In this context, the VPT has submitted that as the subject proposal is to impose penalty, the trade will tend to object the same and hence seeking their consent may not be possible. It is the case of VPT that if penalty is not imposed, cargo will not be evacuated early to clear congestion.

(c) From the position brought out earlier, it is seen that VPT has made all efforts and provided ample opportunity to the trade to evacuate their cargo. It had conducted six meetings with the concerned users to make them to clear the cargo. There is nothing on record furnished by VPT to show that the users have taken efforts to clear their cargo from the port even though they assured to clear the cargo in the meetings held with them. As regards the suggestion made by the Visakhapatnam Customs House Agents' Association to auction the cargo the VPT has clarified that this option was also attempted, but in the absence of relevant documents like Import Application filed by the concerned user, this exercise could not be undertaken by the port.

It can be also seen that the port had series of meeting with users dated 12 July 2012, 20 July 2012 and 1 August 2012 to arrange for removal of cargo lying in the port dock area for considerable time. Simultaneously with submission of its proposal dated 31 January 2013 for levy of the proposed penalty the port has kept the users on notice to impose the proposed penal charges for non removal of cargo which was extended by the VPT on the request of users. The VPT has also offered open stacking area outside the Customs bound area (dock area) to the importers of project/ general cargo to enable them to evacuate the cargo from dock area and stack in those area under customs bonding. On enquiring the position at the joint hearing held on 20 September 2013, the VPT has reported that there has been no improvement in the situation, despite constant persuasion by the port to users for removal of cargo for several months.

It can thus be seen that despite all the efforts undertaken by the VPT since June 2012 onwards to expedite evacuation of import general cargo and project cargo, the trade does not appear to have made any serious efforts to evacuate their cargo and enable the port to use the precious dock area of the port for the cargo unloaded from subsequent vessels. The approach of the trade in the instant case clearly indicates that the trade under the shield of the guidelines is causing congestion in the VPT resulting in revenue loss to the port.

It is pertinent to state that port is the facilitator for imports and exports and the transit area is very crucial for port operations and therefore using the same as stacking/storage area by the trade even after free dwell time for a considerable period adversely affects the overall performance of port in terms of the volume and revenue of the port. In view of extraordinary circumstances in this case this Authority ratifies the action of the port of levy of the proposed charges on adhoc basis from 5 June 2013 as per its

last circular dated 7 May 2013 issued to the trade. By way of abundant caution all the concerned should note that this should not be quoted as precedence in any other case by the VPT or any other Major Port Trust for seeking ratification of the rate levied by the Port trust / operator on adhoc basis without complying with provisions of clause 2.17.1. to 2.17.3. of the 2005 guidelines.

(viii) (a) Ordinarily the rate approved by this Authority comes into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette. However, in the instant case, recognising that the users/ trade have not removed the cargo despite all the requisite efforts taken by the VPT and circular issued to the trade, it may not be unreasonable to order that the proposed amendment comes into effect immediately from the date of notification of the Order in the Gazette of India.

(b) The Scale of Rates approved by this Authority has validity period of three years. In the instance case, the tariff approved will be incorporated in the existing Scale of Rates of VPT and also in the revised Scale of Rates of the VPT which is being processed as a separate case. Hence, it is appropriate to make the validity of this tariff item co-terminus with the validity of the revised Scale of Rates of VPT (to be) approved in the general revision proposal filed by VPT which is being processed separately.

11.1 In the result, and for the reasons given above, and based on collective application of mind, this Authority accords approval to:

(i) revise the entry at serial no.1(ii) of Schedule 4.6.1. Free storage period in the transit accommodation as follows:
"ii. Project cargo 20 days"

(ii) replace the heading and the serial number of Schedule 4.6.2. in the existing Scale of Rates of the VPT as follows:
"4.6.2.(a) Demurrage charge other than import general/ import project cargo"

(iii) Insert Schedule 4.6.2 (b) relating to Demurrage charges on import general / import project cargo as follows:
"4.6.2.(b) Demurrage charges on import general / import project cargo:

Sl. No.	General cargo	Project cargo	Description
1.	1st day to 5th day	1st day to 20th day	Free days as per Scale of Rates
2.	6th day to 25th day	21th day to 26th day	to collect one time rates prescribed in Schedule 4.6.2.(a) of SOR
3.	26th day to 40th day	27th day to 40th day	5 times of rates prescribed in Schedule 4.6.2.(a) of SOR
4.	41st day onwards	41st day onwards	10 times of rates prescribed in Schedule 4.6.2.(a) of SOR

"

(iv) ratify the action of the VPT of collecting the proposed penal charges on adhoc basis from 5 June 2013 as per circular issued to the trade dated 7 May 2013.

11.2 The Order approved by this Authority will come into effect immediately from the date of notification of the Order in the Gazette.

11.3 The VPT is advised to incorporate the above modification in the existing Scale of Rates of VPT accordingly.

T.S. BALASUBRAMANIAN**,** Member (Finance**)**

[ADVT. III/4/Exty./143/14]

Printed by the Manager, Government of India Press, Ring Road, Mayapuri, New Delhi-110064
and Published by the Controller of Publications, Delhi-110054.